

УДК 346.1:338.47 (477) (043.2)

Сірук К. Л., студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет м. Київ  
Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

## ПИТАННЯ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ

Історичний досвід багатьох високорозвинених країн світу свідчить про те, що саме завдяки розбудові шляхів сполучень вони виходили з економічної кризи. Це пояснюється тим, що будівництво шляхів залучає велику кількість робочих місць, необхідних для ліквідації безробіття, яке є одним з найтяжчих наслідків економічної кризи. Цим шляхом пройшли у 30-х роках минулого століття Німеччина та США. У світовій економіці існує аксіома: чим більшою є щільність шляхів сполучення на території держави, тим вищим є рівень її економічного розвитку.

Якщо проаналізувати тенденції розвитку перевезень на території України, то очевидним є різке зростання їх обсягів, розширення зовнішньоторговельних зв'язків, виникнення нових шляхів тощо – у разі, коли політика країни була спрямована на підтримку та розвиток перевезень за допомогою системи правових, економічних та організаційних засобів. Проте у разі, коли політика правителів була спрямована на задоволення власних корисливих інтересів, розвиток перевезень призупинявся, були фактично закриті ринки товарів, а географія перевезень зміщувалася в інші країни [1, с. 19-25].

У Господарському кодексі України фактично започатковано формування сучасної концепції правового забезпечення державної економічної політики, акцентовано увагу і на різних галузях економічної діяльності. Так, у статтях 9 та 10 ГК України передбачено основні форми та напрями державної економічної політики. Сьогодні важливим є закріплення основ державної економічної політики на рівні кодифікованого нормативного акта, а також подальшого формування та вдосконалення правового забезпечення економічної політики України.

Переважає більшість науковців, зокрема, Д. Задихайло та В. Юсупов, прямо вказують на відсутність у країні дієвого механізму, який забезпечував би якісне і своєчасне розроблення та затвердження державної економічної політики у відповідних нормативно-правових актах, а також чіткого механізму її впливу як суспільного імперативу на реальні ринкові економічні відносини [2, с. 149; 3, с. 26]. Так, Д. Задихайло зазначає, що трикутник «національні економічні інтереси» – «національний економічний суверенітет» – «національна економічна безпека» є внутрішнім чинником

саме економічної політики держави, зміст якого постійно потребує корекції та особливої правової форми вираження – через нормативно-правові акти особливого призначення і особливої правової природи: державні програми економічного розвитку та окремих його напрямів [2, с. 154].

Як слушно зауважує І. Мілейко, завданням юридичної науки є конструювання законодавчого механізму формування, об'єктивування та реалізації правового компонента економічної політики без урахування тих чи інших особливостей її змісту [4, с. 21].

Енциклопедичне визначення транспортної політики таке: «Транспортна політика – це діяльність держави і відповідних галузевих інститутів, спрямована на забезпечення галузей економіки та населення країни перевезеннями» [5, с. 679]. Проте Д. Прейгер указує, що таке визначення є неповним, «оскільки стосується лише внутрішніх перевезень, тобто не враховує можливість і доцільність реалізації транзитного потенціалу країни». При цьому він дає власне визначення транспортної політики, яку тлумачить як діяльність органів влади, спрямовану на повне задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях, реалізацію власного транзитного потенціалу при економічно обґрунтованих тарифах з додержанням екологічних вимог і міжнародних зобов'язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій [6, с. 64].

М. Погребницький визначає державну транспортну політику як комплексну програму дій за різними напрямками діяльності транспортного комплексу, включаючи його техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення у сфері форм власності, економічних відносин, системи управління, інтеграції до європейської і світової транспортних систем, кадрову і соціальну політику, економічну безпеку держави [7, с. 361].

О. Філіпенко підкреслює, що «транспортна політика, – як говориться в Декларації, ухваленій на Другій пан'європейській транспортній конференції, що відбулася на Криті в березні 1994 р. – має бути організована на основі ринкової економіки та вільної і справедливої конкуренції в усіх країнах учасниках конференції на рівні Європейського співтовариства; поступове полегшення доступу на транспортний ринок, перевезення вантажів та пасажирів на національній території має просуватися на взаємній і двосторонній основі і згідно з прогресом, що відбувся в досягненні вільного руху товарів і пасажирів у рамках національних територій та в процесі гармонізації умов конкуренції» [8, с. 136].

Отже, розвиток перевезень повністю залежить від політики держави у цьому напрямі, тобто від національної транспортної політики. При цьому

транспортна політика держави має декілька напрямів: тарифна політика, податкова політика, забезпечення безпечності перевезень, організація будівництва транспортної інфраструктури, розвиток законодавства та ін. Залежно від того, яким чином співвідносяться усі ці компоненти між собою, визначається ефективність регулюючого впливу транспортної політики.

#### *Література*

1. Міщенко А. В. Історичне місце і функції перевезень в структурі економіки України / А. В. Міщенко // Проблеми законності: респ. міжвідом. наук. зб. – Х., 2006. – Вип. 84. – С. 19-25.
2. Задихайло Д. В. Держава та економічне ринкове середовище: господарсько-правовий контекст / Д. В. Задихайло // Вісн. Акад. прав. наук України. – 2005. – № 3 (42). – С. 149-161.
3. Юсупов В. Зовнішньоекономічна політика держави: правові питання визначеності та функціонування / В. Юсупов // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 3. – С. 25-28.
4. Бідей О. Основні форми реалізації правової політики / О. Бідей // Право України. – 2006. – № 7. – С. 42-45.
5. Економічна енциклопедія: у 3 т. – К.: Академія, 2002. – Т. 3. – 952 с.
6. Прейгер Д. Формування ЄСАТП: місце і роль України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2006. – № 3. – С. 64-74.
7. Погребиський М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень / М. Погребиський // Зб. наук. праць НАДУ при Президентові України. – 2006. – № 1. – С. 355-365.
8. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / О. В. Філіпенко. – К., 2004. – 211 с.

УДК 347.773.3 (043.2)

**Тиранян А. Р.**, студент,  
Юридичний факультет,  
Національний університет ДПС України, м. Ірпінь  
Науковий керівник: Гаврилiшин А. П., к.ю.н., доцент

### **ВИРІШЕННЯ СПОРІВ, ЩО ПОВ'ЯЗАНІ З ВИХОДОМ УЧАСНИКА З ГОСПОДАРЬКОГО ТОВАРИСТВА**

До виключної компетенції господарських судів відносяться справи у спорах, що виникають між учасниками (акціонерами, засновниками) господарського товариства та господарським товариством, пов'язані з реалізацією та захистом корпоративних прав. У вирішенні питання про належність спору до корпоративного господарські суди повинні